Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8231**

18. Wahlperiode 21.04.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Sabine Leidig, Birgit Menz, Cornelia Möhring, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Rechtliche Bindungswirkung des Begriffs „wesentliche Kostensteigerungen" im deutsch-dänischen Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung

Die Planungen einer Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) sind mittlerweile über 30 Jahre alt. Im Jahr 1984 nahm der Europäische Runde Tisch Industrieller diese Verbindung in sein Forderungskonzept „Missing Links" auf. Nach jahrzehntelangem Hin und Her – auch um die Frage „Brücke oder Tunnel" – scheinen sich seit der Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrags zum Bau der Querung im Frühjahr 2009 die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung des längsten Absenktunnels der Welt, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll.

Der Nutzen dieses milliardenschweren Projekts ist im Verhältnis zu den Kosten für Mensch und Umwelt fraglich. Letztlich würde eine feste Beltquerung die Reisezeit zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen nur um wenige Minuten verkürzen. Parallel gibt es einen Fährverkehr, der ganzjährig im 30-Minuten-Takt zwischen den Inseln pendelt.

Es ist aus Sicht der Fragesteller zu befürchten, dass sich die Realisierung einer festen Beltquerung nach dem Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 zu einem weiteren Milliardengrab in der Verkehrspolitik des Bundes entwickeln wird. Die eigentliche Querung wird vom Königreich Dänemark finanziert und gebaut und durch Mauteinnahmen über einen Zeitraum von 39 Jahren refinanziert. Auf deutscher Seite fallen Kosten für die Ertüchtigung der sogenannten Hinterlandanbindung an. Allein für die Bahnstrecke werden statt der ursprünglich geschätzten 800 Mio. Euro laut Bundesrechnungshof inzwischen voraussichtlich 1,7 bis 2,3 Mrd. Euro anfallen.

Die Fragesteller haben bereits mehrfach versucht, von der Bundesregierung zu erfahren, was unter dem Begriff „wesentliche Kostensteigerungen" i. S. d. Staatsvertrags zu verstehen ist. Die Bundesregierung ist den Fragen aus Sicht der Fragesteller bisher jedoch ausgewichen (Bundestagsdrucksachen 18/7778, 18/6248, 17/632).

Aus Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 und Artikel 20 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) folgt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ein Frage- und Informationsrecht der Abgeordneten, mit dem grundsätzlich eine Antwortpflicht der Bundesregierung korrespondiert (BVerfG, Beschluss vom 1. Juli 2009 – 2 BvE 5/06 –, BVerfGE 124, 161, Rn. 123). Grenzen können sich nur aus dem Grundgesetz ergeben. Verweigert die Bundesregierung eine Antwort, so muss sie dies hinreichend begründen. Das Vorliegen der Voraussetzungen eines Informationsverweigerungsrechts muss substantiiert und nicht lediglich formelhaft dargelegt werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 17. Juni 2009 – 2 BvE 3/07; VerfGH NW, DVBl. 1994, 48).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/7778) so zu verstehen, dass sie die Steigerung der geplanten Baukosten für die Hinterlandanbindung (Bahnstrecke) der FBQ von 800 Mio. Euro auf geschätzte 1 700 Mio. Euro nicht als „wesentliche Kostensteigerung“ i. S. d. Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark ansieht (bitte begründen)?

2. Hat es bei den Vertragsverhandlungen Gespräche o. Ä. darüber gegeben, was die Vertragsparteien jeweils unter „wesentliche Kostensteigerungen“ verstehen, auch wenn es laut einer Stellungnahme des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu den Artikeln 5 und 22 des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung „keine Festlegungen (z. B. Protokollerklärungen etc.) [gibt,] wann konkret eine wesentliche Änderung vorliegt“?

   Wurden dabei konkrete Zahlen, Spannen oder Kriterien genannt, die bei einer Einzelfallprüfung Anwendung finden?

3. Auf welche Weise und mit welchem Ergebnis wurden die Kostensteigerungen zwischen den Parteien thematisiert, da die Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 6 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/7778) antwortet, die Kostensteigerungen seien bekannt, beide Seiten seien aber nach wie vor entschlossen, das Projekt zu verwirklichen,?

   Wurde darüber gesprochen, ab wann die Kostensteigerungen problematisch würden und die Schwelle der Wesentlichkeit überschritten werde?

4. Mit welcher Begründung folgt die Bundesregierung nicht der Aufforderung des Bundesrechnungshofs vom März 2015, der laut dem Fernsehmagazin „Panorama 3“ Neuverhandlungen zur FBQ gefordert hat?

5. In welchen Verträgen über Großprojekte wird ebenfalls der unbestimmte Rechtsbegriff der „wesentlichen Kostensteigerungen“ verwendet, und wie wird er dort von den Vertragsparteien ausgelegt?

6. Was ist nach Kenntnisstand der Bundesregierung die Ursache für die erhöhte Kostenschätzung für die in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage „Geplanter Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/6030) auf rund 109 Mio. Euro geschätzten Kosten für den vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost – Puttgarden, die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) mit insgesamt 249,4 Mio. Euro veranschlagt worden sind?

7. Wie konnten nach Kenntnis der Bundesregierung die in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage „Geplanter Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/6248) auf etwa 1,7 Mrd. Euro geschätzten Kosten für die Schienenanbindung zur FBQ im BVWP auf 1,517 Mrd. Euro gesenkt werden?

   Welche Teilmaßnahmen sind im BVWP kostengünstiger geschätzt worden (bitte nach Teilmaßnahme und Kostenhöhe aufschlüsseln)?

8. Weswegen ist in der Maßnahmenbeschreibung zur Aus-/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) im BVWP keine neue Verkehrsstation in Ratekau genannt worden?

   Ist eine neue Verkehrsstation in Ratekau eingeplant, und wenn ja, aus welchen Mitteln wird sie finanziert werden?

9. Ist in der Maßnahmenbeschreibung zur Aus-/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) im BVWP bei der Teilmaßnahme „Gleis und Elektrifizierung Göhl – Puttgarden mit 2-gleisiger Fehmarnsundbrücke“ auch der Neubau der Fehmarnsundbrücke mit einbezogen?

   Wenn ja, welche Kosten sind für den Bau einer neuen Fehmarnsundbrücke sowie für den Bau und für die Elektrifizierung der zweigleisigen Schienenstrecke eingeplant (bitte nach Teilmaßnahme und Kostenhöhe aufschlüsseln)?

10. Ist die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/7778) so zu verstehen, dass die am 11. November 2010 vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellte Evaluierungsmethodik, die Dank der Anwendung des Begriffs der „sunk costs“ für den Tunnel und die dänische Hinterlandanbindung zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,7 kam, weiterhin als Grundlage für die Planung des deutschen Teilprojekts der FBQ dienen soll?

Berlin, den 21. April 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333